

Onze segmentatiecriteria zijn het resultaat van statistische studies. Uit de analyse van deze studies blijkt dat het aantal en / of de ernst van de schadegevallen een rechtstreeks verband heeft met kenmerken die te maken hebben met de verzekerde persoon en / of het verzekerde goed. Deze verschillende gegevens maken het mogelijk om te bepalen welk risiconiveau de te verzekerende persoon en / of het te verzekerende goed vertegenwoordigt. In functie van het risiconiveau in termen van schadefrequentie of schadelast aanvaardt Generali al dan niet het risico en past het gepaste tarief toe.

Criteria die worden aangewend bij DE AANVAARDING van het risico

Bij de aanvaarding van een risico BA motorrijtuig wordt met de volgende criteria of combinatie van criteria rekening gehouden:

■ Elementen die betrekking hebben op het voertuig

■ Het vermogen uitgedrukt in Kw

Er bestaat een relatie tussen het vermogen van een voertuig en de hoegrootheid van een ongeval. Dit is zeker het geval voor jongere bestuurders die hun rijbewijs nog niet lang hebben.

■ De ouderdom van het voertuig

Statistisch onderzoek toont aan dat de ouderdom van het voertuig op het ogenblik van de onderschrijving van het contract een belangrijke negatieve indicatie geeft op het potentieel aantal schadegevallen.

■ Het type brandstof

Voertuigen met een dieselmotor leggen gewoonlijk meer kilometers af en vormen daardoor een groter risico.

■ Elementen die betrekking hebben op de gewoontelijke bestuurder

■ Er wordt in de eerste plaats gekeken naar de identiteit van de gewoontelijke bestuurder. Indien er geen aangeduide gewoontelijke bestuurders is zal de schadefrequentie hoger liggen (want meerdere bestuurders).

■ De leeftijd van de gewoontelijke bestuurder

Statistisch kan worden aangetoond dat jongere bestuurders in meer en zwaardere ongevallen betrokken zijn dan oudere bestuurders.

■ De woonplaats van de gewoontelijke bestuurder

De schadestatistiek is medebepaald door het stedelijk of plattelandskarakter van de woonplaats. Het risico op schade ligt hoger in dichtbevolkte stedelijke zones. De schaderegelingskost zal hoger zijn voor voertuigen die in het buitenland gestald zijn.

■ Het beroep van de gewoontelijke bestuurder

Er wordt vastgesteld dat het beroep van de gewoontelijke bestuurder een invloed op de schadestatistiek heeft.

■ De ouderdom van het rijbewijs

De rijervaring is bepalend voor de kwaliteit van het risico. Het ontbreken van deze ervaring, ongeacht de leeftijd van de bestuurder, brengt een hoger risico met zich mee. Het vervallen verklaard zijn van het recht tot besturen van een motorrijtuig voor een bestuurder om reden van alcoholintoxicatie, dronkenschap, weigeren van een bloedproef, ..., zal een impact hebben op de kwaliteit van het risico.

■ Het schadeverleden van de bestuurder

Er kan worden vastgesteld dat bestuurders die kunnen aantonen dat ze reeds verschillende jaren schadevrij een voertuig besturen, minder ongevallen hebben in de toekomst. Daarom wordt een schadeattest gevraagd bij de onderschrijving van het contract.



- Wanneer de toekomstige klant het voorwerp heeft uitgemaakt van maatregelen bij zijn vorige verzekeraar (bv. opzeg na schadegeval, inlassen van een vrijstelling, ...), is het noodzakelijk, voor de potentiële nieuwe verzekeraar, om deze maatregelen te kennen, want dit heeft een impact op de kwaliteit van het risico.

■ Elementen die betrekking hebben op het contract

- De statistieken tonen aan dat contracten waarvan de premiebetaling gesplitst gebeurt meer schadegevallen hebben dan contracten waarvan de premie per jaar worden betaald.
- Contracten van korte termijn hebben een veel hogere schadefrequentie.

Criteria die worden aangewend voor het bepalen van DE PREMIE

Bij de bepaling van de premie wordt met de volgende criteria of combinatie van criteria rekening gehouden:

■ Elementen die betrekking hebben op het voertuig

- **Het vermogen van het voertuig**
Statistisch kan worden vastgesteld dat de schadelast van krachtige wagens hoger is dan deze van minder krachtige wagens.
- **De ouderdom van het voertuig**
Er moet worden vastgesteld dat oude voertuigen (op het ogenblik van de onderschrijving) een hogere schadefrequentie hebben.
- **De brandstof**
Voertuigen met een dieselmotor leggen gewoonlijk meer kilometers af en vormen daardoor een groter risico.
- **Het Type van het voertuig**
Bepaalde type voertuigen komen meer voor in de schadestatistiek dan andere.

■ Elementen die betrekking hebben op de gewoontelijke bestuurder

- **De leeftijd van de gewoontelijke bestuurder**
Statistisch kan worden aangetoond dat jongere bestuurders in meer en zwaardere ongevallen betrokken zijn dan oudere bestuurders.
- **Het schadeverleden van de bestuurder** – inschaling in een bonus malussysteem op basis van het schadeattest.
- **De ouderdom van het rijbewijs**
De rijervaring is bepalend voor de kwaliteit van het risico. Het ontbreken van deze ervaring, ongeacht de leeftijd van de bestuurder, brengt een hoger risico met zich mee.
- **De woonplaats van de gewoontelijke bestuurder**
De schadestatistiek is medebepaald met het stedelijk of plattelandskarakter van de woonplaats. Het risico op schade ligt hoger in dichtbevolkte stedelijke zones. De schaderegelingskost zal hoger zijn voor voertuigen die in het buitenland gestald zijn.
- **Het gebruik van het voertuig** (wordt dit voertuig gebruikt voor zijn beroep?)
Iemand die zijn voertuig voor de uitoefening van zijn beroep gebruikt legt meer kilometers af en vormt daardoor een groter risico.
- **Het beroep van de gewoontelijke bestuurder**
Er wordt vastgesteld dat het beroep van de gewoontelijke bestuurder een invloed op de schadestatistiek heeft.

■ Elementen die betrekking hebben op het contract

- **De ouderdom van het contract in onze portefeuille**
Er kan worden vastgesteld dat een contract dat langer in portefeuille is een beter risicoprofiel vertoont.